



**Ayuntamiento de XXX**  
**Plaza XXX**  
**XXX**  
**(Salamanca)**

**Asunto: Transporte urbano de Salamanca / Línea XXX-Salamanca / incremento de frecuencias e instalación de marquesina (5137/2019).**

Ilmo. Sr. Alcalde:

De nuevo nos dirigimos a **V.I.** una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **5137/2019**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la **queja** era que los residentes en la XXX, situada en el Municipio de XXX, llevan solicitando desde hace varios años a ese Ayuntamiento la instalación de una marquesina en esa zona en la dirección a Salamanca, puesto que debido a que solo existe una en dirección XXX, tienen que hacer un recorrido de ida y vuelta hasta el mismo lugar de la salida cuando se dirigen a la ciudad, así como la petición de que se incremente la frecuencia actual de los autobuses.

Iniciada la investigación oportuna, se le solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella.

En atención a dicha petición de información se remitió informe en el cual se hacía constar:

*“En relación con el escrito de queja 5137/2019, pongo en su conocimiento lo siguiente:*

*- NO es factible la instalación de una marquesina para la parada del autobús al lado opuesto de la que está situada en la XXX, Comarcal 530, ya que no existe sitio físico disponible para su ubicación. Al lado opuesto está el carril peatonal y el carril bici y, lo que es más importante, la Calzada de la Plata.*

*- La Dirección de Carreteras de la Junta de Castilla y León NO autoriza a que el autobús gire a la izquierda a la altura de la la XXX cuando transita de XXX a Salamanca, por lo tanto la recogida de viajeros tiene que realizarla en dirección Salamanca-XXX, llegar hasta el pueblo, recoger allí, y volver. Es cierto que son 10*



*minutos más, aproximadamente de trayecto pero no cabe otra solución.*

*- Ya el Ayuntamiento, a iniciativa propia y con un importante desembolso de fondos, ha ampliado el número de expediciones en ambas direcciones. Ahora esperamos una respuesta adecuada de los vecinos y que el transporte público se vaya utilizando cada vez más.”*

Posteriormente, solicitamos ampliación de la información recibida, en atención a la cual se nos remitió, por lo que al caso interesa, la siguiente:

*“La carretera de referencia es la comarcal CL 512 de titularidad de la Junta de Castilla y León que discurre por diversos municipios siendo los que afectan al presente expediente los de Salamanca y XXX.*

*Al lado opuesto de la XXX, y según las fotografías que se acompañan, están ejecutados los carriles bici y peatonal, colindantes con terrenos de titularidad privada, así como la denominada Calzada Romana de la Plata, no existiendo terreno libre para la instalación de la marquesina solicitada.*

*Se adjunta el informe de la Empresa concesionaria del servicio en la que se explican los motivos por los que se desaconseja el giro a la izquierda en la carretera 512 para volver a entrar en la XXX.*

*La Empresa concesionaria del servicio convocado por la Junta de Castilla y León es ADOJAJU S.L. Con dicha Empresa el Ayuntamiento formalizó un contrato para ampliación de los servicios ofrecidos, que también se acompaña.”*

A la vista de lo informado, esta Procuraduría acordó solicitar información a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y al Subsector de Tráfico de Salamanca de la Guardia Civil, a través de la Subdelegación del Gobierno.

La Consejería de Fomento y Medio Ambiente, remitió informe, que en la parte que ahora interesa a la solución de esta queja, dice:

*“En relación con la petición de información respecto al escrito de queja 5137/2019 referido a “transporte urbano de Salamanca. Línea XXX-Salamanca. Incremento de frecuencias e instalación de marquesina” y de acuerdo con lo establecido en la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, previo informe de las Direcciones Generales de Transportes y de Carreteras e Infraestructuras, se informa:*

*Sin perjuicio de que estas infraestructuras auxiliares del transporte de viajeros por carretera puede construirlas o instalarlas cualquier administración pública o*



*institución, la competencia de la Dirección General de Transportes viene referida a la determinación del lugar de la parada del vehículo de transporte público, no pareciendo posible en este caso instalar una parada de autobús en la cuneta derecha de la carretera CL-512, a la altura de la XXX, en dirección a Salamanca, como se observa en la documentación gráfica que se adjunta y como indica el Ayuntamiento de XXX, dado que “no existe sitio físico disponible para su ubicación. Al lado opuesto está el carril peatonal y el carril bici y, lo que es más importante, la Calzada de la Plata”, por lo que no hay posibilidad de instalar la marquesina sin invadir alguno de estos tres espacios y tampoco es posible ejecutar el carril de deceleración y el aparcamiento necesarios para que el autobús pare, siendo inviable que pare en la propia carretera. Además el establecimiento de esta parada supondría una modificación del título concesional que necesitaría establecer un reequilibrio presupuestario y que provocaría una modificación de horarios al alargar el servicio.”*

El Subsector de Tráfico de Salamanca de la Guardia Civil, a través de la Subdelegación del Gobierno, remitió informe, que en la parte que ahora interesa a la solución de esta queja, dice:

*“5.-Conclusiones:*

*(...)*

*4.- A la vista de lo preceptuado en el art. 90 del R.G.C., la parada de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de ésta y dejando libre la parte transitable del arcén, siendo parecer del informante que en el margen derecho sentido descendente de la carretera autonómica CL-512 (Salamanca - Vecinos), sería inviable la instalación auxiliar de una marquesina, para habilitar una parada de autobús de la línea metropolitana Salamanca - XXX, sin que afectara al carril bici y pedestre adyacente al margen derecho de la plataforma de la vía según el sentido consignado.*

*5.- En aras de garantizar la seguridad vial de los peatones, el supuesto de establecer una parada de autobús en el margen derecho sentido descendente de la CL-512, en un punto cercano al tramo de afección de la XXX, supondría un peligro potencial para los usuarios de la línea regular metropolitana, puesto que para acceder a la marquesina como peatones, deberán atravesar la calzada de forma perpendicular al eje longitudinal de la misma, como preceptúa el art. 124 del vigente R.G.C, teniendo en cuenta que la plataforma de la vía presenta un ancho de 14, 20 mts., hasta cuatro carriles en ambos sentidos de la marcha y el tramo a pesar de que ofrece buena visibilidad, no dispone de iluminación artificial propia en el caso de ausencia de luz natural, lo que conllevaría que los viajeros deberían de ir provistos de un elemento de*



*luz o retrorreflectante homologado, como prevé el art. 123 del R.G.C.”*

A la vista de lo informado, procedemos a fundamentar el contenido de nuestra Resolución.

En primer lugar, y por lo que se refiere a la instalación de la marquesina solicitada, ha quedado perfectamente acreditado que en la actuación de ese Ayuntamiento no concurre irregularidad alguna.

En efecto, los informes emitidos por las tres Administraciones Públicas a las que se les ha pedido su parecer, son concluyentes cuando todas manifiestan que **no es posible instalar una parada de autobús en la cuneta derecha de la carretera CL-512, a la altura de la XXX en dirección a Salamanca**, por las razones que se recogen en cada uno de ellos, arriba transcritos, que se pueden resumir en:

-Que no existe sitio físico disponible para su ubicación, dado que en esa zona están situados el carril peatonal, el carril bici y la Calzada de la Plata, por lo que no hay posibilidad de instalar la marquesina sin invadir alguno de estos tres espacios, y tampoco es posible ejecutar el carril de deceleración y el aparcamiento necesario para que el autobús pare, siendo inviable que lo haga en la propia carretera.

-Porqué la seguridad vial de los peatones quedaría comprometida, puesto que para acceder a la marquesina deberán atravesar la calzada de forma perpendicular al eje longitudinal de la misma, teniendo en cuenta que la plataforma de la vía presenta un ancho de 14,20 mts., con hasta cuatro carriles en ambos sentidos de la marcha, y el tramo a pesar de que ofrece buena visibilidad, no dispone de iluminación artificial propia en el caso de ausencia de luz natural.

Sobre la segunda de las cuestiones planteadas en la queja, de que por el Ayuntamiento se incremente la frecuencia actual de los autobuses, la Alcaldía en su informe pone de manifiesto que *“el Ayuntamiento, a iniciativa propia y con un importante desembolso de fondos, ha ampliado el número de expediciones en ambas direcciones. Ahora esperamos una respuesta adecuada de los vecinos y que el transporte público se vaya utilizando cada vez más.”*

Esta cuestión debemos analizarla a la vista de lo que establecen los arts. 25.2.g) y 26.1.d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local -LRBRL-, que asignan competencias al municipio sobre transporte colectivo urbano, y los artículos 7.4 y 86.2 LRBRL, en su redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local -LRSAL-, donde se declara la reserva en favor de las Entidades Locales, entre otras, del servicio de transporte



Esta reserva de determinadas modalidades del transporte se constituye en una técnica que sirve para atraer la competencia y la gestión al seno de las Administraciones Públicas e instrumental para una mejor ordenación de la actividad transportista.

De este modo, se configura como servicio público el transporte regular de viajeros de uso general bajo los principios de regularidad, continuidad, generalidad e igualdad en la admisión de los usuarios. Esta publicación o declaración de servicio público de los transportes urbanos lo es y se extiende para el ámbito local que la asigna a los municipios, siendo obligatoria para aquellos con una población superior a 50.000 habitantes.

Los municipios menores a 50.000 habitantes, como es el caso Ayuntamiento de XXX, también pueden prestar este servicio, pero no es obligatorio.

Además debemos tener en cuenta que, en este caso, no se trata de un transporte urbano, sino interurbano, por lo que con este punto de partida, lo primero que debe plantearse el Ayuntamiento es si puede o no asumir el riesgo económico que la prestación del servicio conlleva y contar con las autorizaciones pertinentes que se establecen en la legislación sectorial.

A estos efectos, es relevante indicar que a partir de la LRSAL, la asunción de competencias distintas de las propias y de las atribuidas por delegación sólo se pueden ejercer en los términos del art. 7.4 LRBRL:

*“4. Las Entidades Locales solo podrán ejercer competencias distintas de las propias y de las atribuidas por delegación cuando no se ponga en riesgo la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal, de acuerdo con los requerimientos de la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera y no se incurra en un supuesto de ejecución simultánea del mismo servicio público con otra Administración Pública. A estos efectos, serán necesarios y vinculantes los informes previos de la Administración competente por razón de materia, en el que se señale la inexistencia de duplicidades, y de la Administración que tenga atribuida la tutela financiera sobre la sostenibilidad financiera de las nuevas competencias.”*

En todo caso, el ejercicio de estas competencias deberá realizarse en los términos previstos en la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.

A mayor abundamiento el artículo Artículo 86 de la LRBRL, establece:

*“1. Las Entidades Locales podrán ejercer la iniciativa pública para el desarrollo de actividades económicas, siempre que esté garantizado el cumplimiento del objetivo*



*de estabilidad presupuestaria y de la sostenibilidad financiera del ejercicio de sus competencias. En el expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la medida habrá de justificarse que la iniciativa no genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal debiendo contener un análisis del mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial.*

*Corresponde al pleno de la respectiva Corporación local la aprobación del expediente, que determinará la forma concreta de gestión del servicio.*

*2. Se declara la reserva en favor de las Entidades Locales de las siguientes actividades o servicios esenciales: abastecimiento domiciliario y depuración de aguas; recogida, tratamiento y aprovechamiento de residuos, y **transporte público de viajeros**, de conformidad con lo previsto en la legislación sectorial aplicable. El Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán establecer, mediante Ley, idéntica reserva para otras actividades y servicios.*

*La efectiva ejecución de estas actividades en régimen de monopolio requiere, además del acuerdo de aprobación del pleno de la correspondiente Corporación local, la aprobación por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.”*

Entendemos pues, que el Ayuntamiento de XXX teniendo en cuenta todo lo anterior ha decidido prestar este servicio a sus vecinos, y habrá de ser esta misma Entidad la que debe valorar si puede o no ampliar la frecuencia de los horarios de los autobuses en función de las variables de que dispone sobre su uso, demanda y necesidades, teniendo en cuenta sus disponibilidades presupuestarias, en el sentido de si puede o no asumir el riesgo económico que el aumento de la prestación del servicio conlleva, y cuente con las autorizaciones pertinentes que se establecen en la legislación sectorial.

En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, consideramos oportuno formular la siguiente **Resolución**:

**Que por esa Entidad Local se valore la conveniencia de ampliar la frecuencia de los horarios de los autobuses en función de las variables de que dispone sobre su uso, demanda y necesidades, teniendo en cuenta sus disponibilidades presupuestarias, en el sentido de si puede o no asumir el riesgo económico que el aumento de la prestación del servicio conlleva, y cuente con las autorizaciones pertinentes que se establecen en la legislación sectorial.**

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos



PROCURADOR DEL COMÚN  
DE CASTILLA Y LEÓN

comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN  
Tomás Quintana López